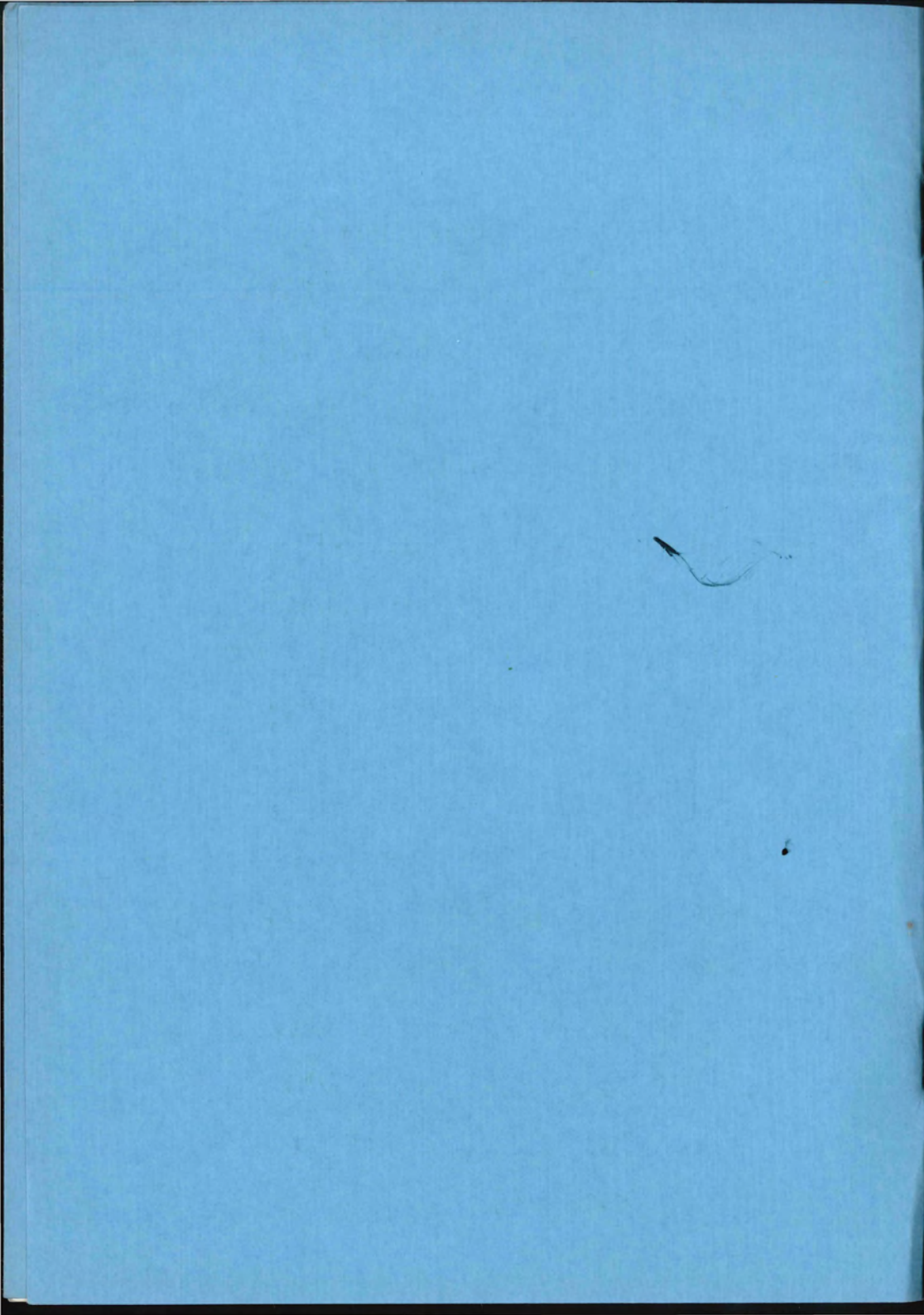


NYA VOLVO 164



**KOMFORTABEL
SÄKERHET OCH
LUXUÖS TEKNISK
PERFEKTION**

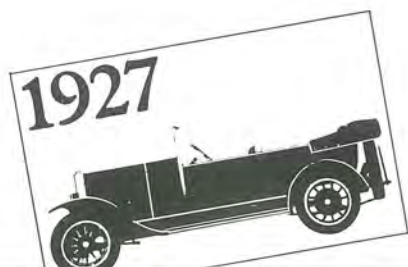


FÖRORD

Vi har tidigare talat om Volvos filosofi när det gäller bilens konstruktion, dess komfort, ekonomi och formgivning, men kanske framför allt dess säkerhet.

Resultatet kan vi bl.a. se i 140-seriens försäljningsmässiga framgångar världen över – en ständigt accelererande kurva.

På grundval av denna filosofi har Volvo tagit fram ytterligare en personvagnsmodell – Volvo 164 – som om möjligt än mer klarare illustrerar detta biltänkande. En modell som är avsedd att ge Volvos personvagnsprogram ökad försäljningskraft.



1968



VOLVOS "RÖDA TRÅD"

- "Jacob" Volvos förstfödde
- Säkerhet som målsättning
- Avancerade bilmodeller
- 1968 – en ny milstolpe

Den 14 april 1927 var det historiska datum då den första serietillverkade personbilen rullade ut från Volvos fabriker på Hisingen i Göteborg. Denna Volvos förstfödde drevs av en 28 hk 4-cylindrig sidventilmotor. Den hade beteckningen ÖV 4 och kom att få smeknamnet "Jacob". Bilen bar en otvetydlig prägel av robust kraft och kvalitet. "Jacob" var det stolta beviset för vad svensk initiativkraft och yrkesskicklighet kan åstadkomma.

Redan från starten ställdes stora krav på kvalitet, säkerhet och gedigenhet — och denna målsättning har sedermera gått som en röd tråd genom Volvos drygt fyrtioåriga historia.

Hårda, men intressanta år följde — de olika modellerna avlöste varandra liksom tidsepokenas särpräglade biltänkande. Andra världskriget kom och Volvos kapacitet togs i anspråk för militära ändamål. Men jämsides därmed rustade Volvo för efterkrigstidens bilmarknad, vilket bl a resulterade i presentationen av PV 444 år 1944.

Med denna modell inledde Volvo den våldsamt expanderande efterkrigsmarknaden, och vagnen gjorde storlyckande succé — inte bara i Sverige, utan sedermera på allt fler utländska marknader. Volvo Amazon introducerades 1956 och noterade parallellt med PV 444/544 stora framgångar på såväl inhemska som utländska marknader. År 1966 blev en ny milstolpe i Volvos historia genom introduktionen av den sk "säkerhetsbilen" Volvo 144. En enig press och bilmedveten allmänhet, konstaterade snart att 144:an låg i en klass för sig, när det gällde funktionellt bilskapande efter moderna principer. Serien fullföljdes genom 2-dörrarsvarianten Volvo 142 och Herrgårdsvagnen Volvo 145. Vagnarna har snabbt gått upp i topp på försäljningsstatistiken, och är idag den i särklass mest populära personvagnsserien i Sverige. Men Volvo vilar inte på lagrarna. Explosionsartad bilutveckling, och ständigt ökade krav från allmänheten, betyder idéförnyelse och nya friska initiativ. Resultatet av detta redovisar Volvo-konstruktörerna genom att 1968 presentera ytterligare en ny personvagnsmodell: Volvo 164.

Volvo 164 är en vidareutveckling av 140-seriens vagnar, med en stor nyhet som standard — ny 6-cylindrig motor, med beteckningen Volvo B 30 A.

Volvo 164 är byggd i första hand med tanke på mycket höga anspråk på åkkomfort och teknisk utrustning. På de följande sidorna ger vi en översikt av det viktigaste om nya Volvo 164.



NYA, KOMFORTABLA VOLVO 164

- **Komfort, elegans och teknik**
- **Ny 6-cylindrig motor**
- **Nytt, tidlöst frontparti**
- **Flera olika varianter**

Volvo 164 är i första hand byggd med tanke på mycket höga anspråk på åkkomfort, elegans och personligt färgad utrustning. För att uppfylla de olika anspråk som ställs, har vagnen tagits fram i ett flertal avancerade varianter. Alla de tekniska konstruktionsfinesser, som så entusiastiskt lovordats hos 140-seriens vagnar, finns med på Volvo 164, i något fall modifierade. Det betyder att Volvo 164 ej är någon ersättning till 140-serien utan ett naturligt komplement till Volvos personvagnslinje, avsedd att nå och tillfredsställa en mera anspråksfull del av kundkretsen.

Den verkligt stora nyheten på Volvo 164 är motorn. Det är en rak 6-cylindrig motor på 3 liters slagvolym och med en effekt av 145 hk SAE vid 5500 varv/min.

Avgasrening och luftförvärmning är standard, liksom varvtalsreglerad fläkt samt växelströmgenerator.

Utöver flera ny- och omkonstruktioner såsom bakaxel, växellådor, styrning etc. finns den mest synbara ändringen hos vagnens framsida. Hela frontpartiet är nykonstruerat och förlängt med tanke på den större motorn. Det betyder även att hjulbasen har ökats med 10 cm till 270 cm.

Interiören är påkostad hos Volvo 164, och gjord med tanke på att uppfylla de högst ställda krav på ombonat åkkomfort. Separata framstolar som standard samt 3-sitsigt baksäte med markerade ytterplatser. Klädsel, mattor och paneler som är av förstklassigt material – ger ett mycket ombonat intryck, och bidrar till en utmärkt ljudisolering.

Som vi tidigare nämnde kan Volvo 164 erhållas i olika varianter med alternativa utrustningsdetaljer såsom; soltak, helt framsäte, rullbälte, servostyrning, etc.



KOMFORTABEL SÄKERHETSINTERIÖR

- Funktionell komfort
- Mjuk, smakfull klädsel
- Sober instrumentpanel
- Förarstol med finesser

När vi presenterade Volvo 144, och speciellt dess inredning, så talade vi om "funktionell komfort". Vi konstaterade att "verklig, funktionell och meningsfylld komfort, uppnås genom att reglage och manöverorgan sitter där de bör sitta; att stolar fyller rättmätiga krav; att tillfredsställande sikt finns och att värmen fyller alla anspråk".

Vi konstaterade även att ordet komfort ofta missbrukades i samband med bilar, då det allt för ofta sätts i samband med begreppet lyx. Men att komfort – funktionell, meningsfylld komfort – även kan vara luxuös, det ger nya Volvo 164 belägg för.

Den eleganta klädseln av oöm, elegant textil är mjuk, smidig och smakfull i väl avstämde färger. Dörrpanelerna är av motsvarande material med speciella vinylförstärkningar på utsatta ställen.

I dörrpanelerna fram finns det även urtag för stereohögtalare. Golv, kardantunnel och hatthylla har försetts med exklusiva textilmattor vilka ger en mycket ombonad och varm interiör. Instrumentpanelen är elegant utformad och har ett ljust teakmönster som ger ett sobert intryck. Funktionsriktigt placerade instrument och reglage med tydliga symboler, respektive beskrivande text, kompletterar bilden.

Framstolarna har ett otal regleringsmöjligheter för inställning i längsled och höjdlid, ryggstödslutning och svankstödsinställning etc.

En intressant komfort- och säkerhetsnyhet är höjdregeringsmekanismen för förarstolen. Ett reglagehandtag som sitter på stolens framkant, fungerar som hävarm vid höjning och sänkning av stolen. På så sätt kan höjd- och längdreglering av stolen ske oberoende av varandra.



"SKRÄDDARSYTT" BAKSÄTE.

- Väl tilltaget utrymme
- Insteg av toppklass
- Smakfullt avstämda färger
- Instegshandtag fram och bak

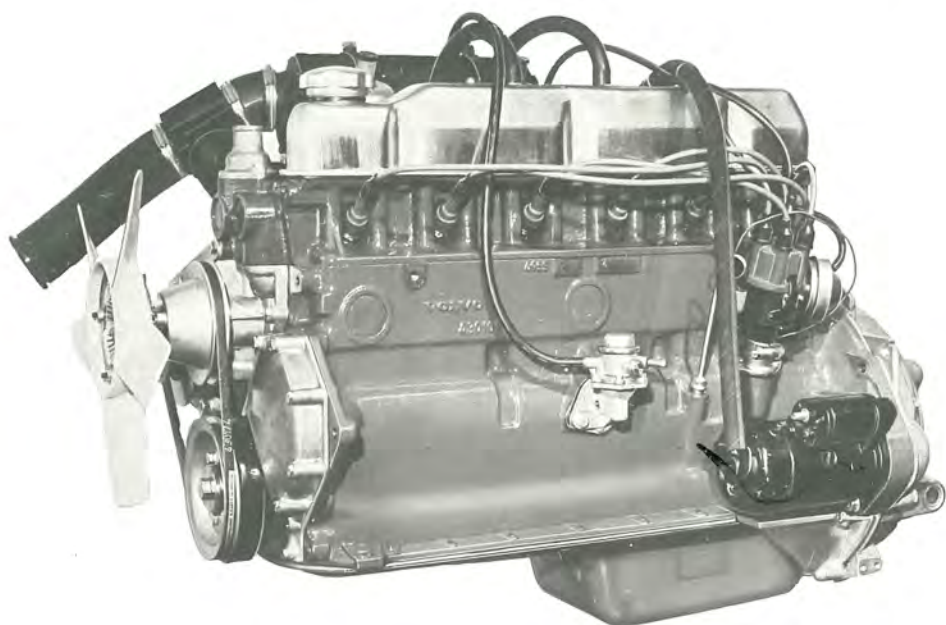
Baksätet är i likhet med framsätet helt konstruerat med tanke på komfort och smakfull inredning. Klädsel, dörrpaneler och mattor dominerar givetvis interiörens utseende genom sina väl avstämda färger och högklassiga kvaliteter.

En "lyxpoäng" med praktisk funktion är att stolsryggarna är konstruerade så att ett par djupa och rymliga förvaringsfickor (modell flygplan) kunnat placeras där. Vidare har baksätets klädsel sytts upp så att tydligt markerade ytterplatser framstår i sätet.

Utrymmet för fötter och ben är väl tilltaget, liksom baksätetsbredden både i höft- och skulderhöjd. Ett fällbart armstöd i mitten och bekväma armstöd vid sidorna är plusdetaljer, liksom fästen för säkerhetsbälten. Båda ytterplatserna har fäste för säkerhetsbälten av 3-punktstyp, och mittplatsen för midjebälte. Fästen för nackstöd finns inbyggda i såväl fram- som baksäte.

När det gäller insteg i fram- och baksäte på Volvo 164, så är dessa lika med vad 144:an blivit uppskattad för, hela 80° dörrvinkel. Vad det betyder för in- och urstigning är lätt att förstå.

För att ytterligare underlätta in- och urstigning i Volvo 164, har vagnen försetts med instegshandtag i taket – ett i höger framsäte och två i baksätet – samt ett på instrumentpanelen för passageraren i framsätet.

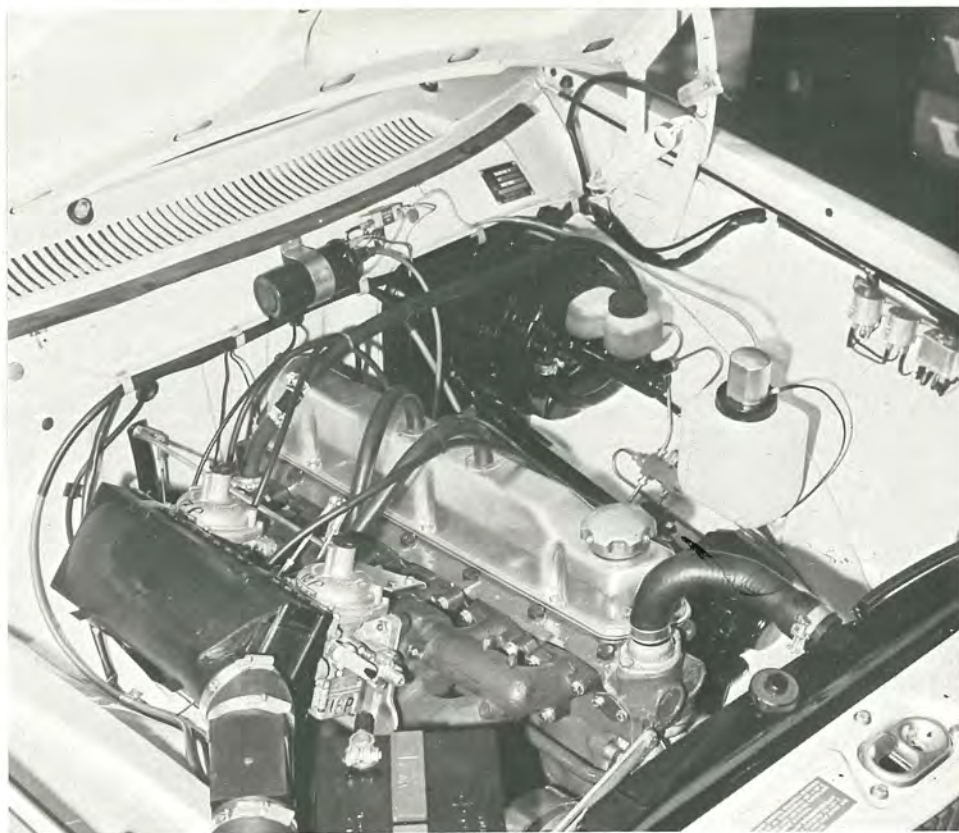


NY, 6-CYLINDRIG MOTOR

- 145 hk SAE vid 5500 varv/min
- Moment 22,5 kgm vid 3000 varv/min
- Kraftig, 7-lagrad vevaxel
- Perfekt insugningssystem

En av de största och mest intressanta nyheterna på Volvo 164, är utan tvekan den nya motorn B 30 A. Motorn är en rak 6-cylindrig, fyrtakts bensinmotor med toppventiler och sjulagrad vevaxel. Den ger en effekt av 145 hk SAE vid 5500 varv/min och ett vridmoment av hela 22,5 kgm SAE vid 3000 varv/min. Vridmomentet är uttaget så att det ompänner ett mycket brett register av varvtalsområdet, vilket i sin tur betyder mycket god dragkraft i alla situationer. Slagvolymen är 2978 cc och kompressionsförhållandet 9,2:1.

Volvo har under många år haft ord om sig att kunna bygga motorer med "krut" i. Epitetet "något av det mest robusta och oförstörbara som någonsin konstruerats" är ett betecknande expertuttalande för produkten ifråga. B 30-motorn är i princip en vidareutveckling av våra internationellt välkända och omtyckta motorer i B 18-serien, vilket borgar för ett erfarenhetsmässigt fullgott utvecklingsmaterial. Inom parentes sagt har cylindervolymen på de sistnämnda motorerna ökats till 2 liter, och beteckningen till B 20. En förgasarmotors prestanda beror till mycket stor del på hur insugningssystemet är utformat. Ett rätt utfört system ger lågt gasströmningsmotstånd och jämn fyllning av alla cylindrar, och därmed också högre effekt och bättre verkningsgrad. Volvo-motorernas insugningssystem är utformade och konstruerade så att de ger minsta gasströmningsmotstånd och jämn fyllning av alla cylindrar. Detta bidrar till Volvo-motorernas effekt och goda bränsleekonomi. Vi skall återkomma till mer detaljerade beskrivningar av såväl B 30- som B 20-motorerna i en kommande bläddermapp.



MOTOR MED MÅNGA FINESSER

- Avgasrening och luftförvärmning
- Varvtalsreglerad fläkt
- Växelströmgenerator på 490 W
- Luftfilter med ökad livslängd

Men det är inte bara B 30-motorn i sig själv som är uppseendeväckande när det gäller nyheterna på Volvo 164. En komplett motor består även av en hel del sk hjälppaggregat såsom generator, förgasarsystem, kylsystem, fläktsystem etc och på såväl B 30 som B 20-motorerna finns numera avgasrening som standard.

För att börja med det sistnämnda kan vi nämna att Volvo är det första bilmärket i världen som introducerar avgasrening på samtliga marknader som standard på alla modeller.

Avgasrening innebär i princip att en fullständigare förbränning med lägre koloxid- och kolvätehalt i avgaserna åstadkommes. Vi skall beskriva systemet mera ingående i en kommande motorinformation.

Vidare har motorn försetts med luftförvärmning. Det betyder att motorn arbetar jämnare efter kallstart då en ventil sluter friskluftintaget. Luften kommer istället in till förgasarna via en förvärmningsplåt, som samlar upp den varma luften kring grenröret. Luftfiltret, som är gemensamt för båda förgasarna, är tillverkat av ett plastmaterial vilket gör att bl a ljuddämpningen har klart förbättrats. Filterinsatsen är fortfarande tillverkad av papper, med avsevärt ökad livslängd.

Ytterligare finesser på B 30-motorn är den varvtalsreglerade fläkten och växelströmgeneratorn. Den nya fläkten är försedd med en slirkoppling som medger högst 3000 varv/min vilket bl a betyder lägre ljudnivå och snabbare uppvärmning med jämnare motortemperatur. Det kan även tilläggas att nettoeffekten ökar samtidigt som bränsleförbrukningen i viss mån sjunker med detta nya fläktsystem.

Motorn är försedd med växelströmgenerator av större kapacitet än tidigare likströmgeneratorer. Största fördelen med den nya generatoren är att den laddar redan på tomgång. En fördel idag då bilägarna gärna vill utrusta sinaagnar med såväl extralampor som andra strömförbrukande tillbehörsartiklar.



OMKONSTRUERADE VÄXELLÅDOR

- M 400 = ny 4-växlad låda
- M 410 = ny överväxellåda
- B W 35 = modifierad automatlåda
- Ny bakaxelkonstruktion

Åkkomfort och personlig utrustning har, som vi tidigare nämnt, varit några av ledmotiven vid framtagning av 164:ans olika varianter. Det betyder bl a att det finns olika växellådor att välja mellan. Fyrväxlad växellåda, fyrväxlad med överväxel samt automatväxellåda ingår i programmet.

Den fyrväxlade växellådan har beteckningen M 400. Det är en helt omkonstruerad växellåda i jämförelse med tidigare Volvo-lådor – men har ändå nära släktskap med växellådan M 40 som ingår i Amazon- och 140-seriens vagnar.

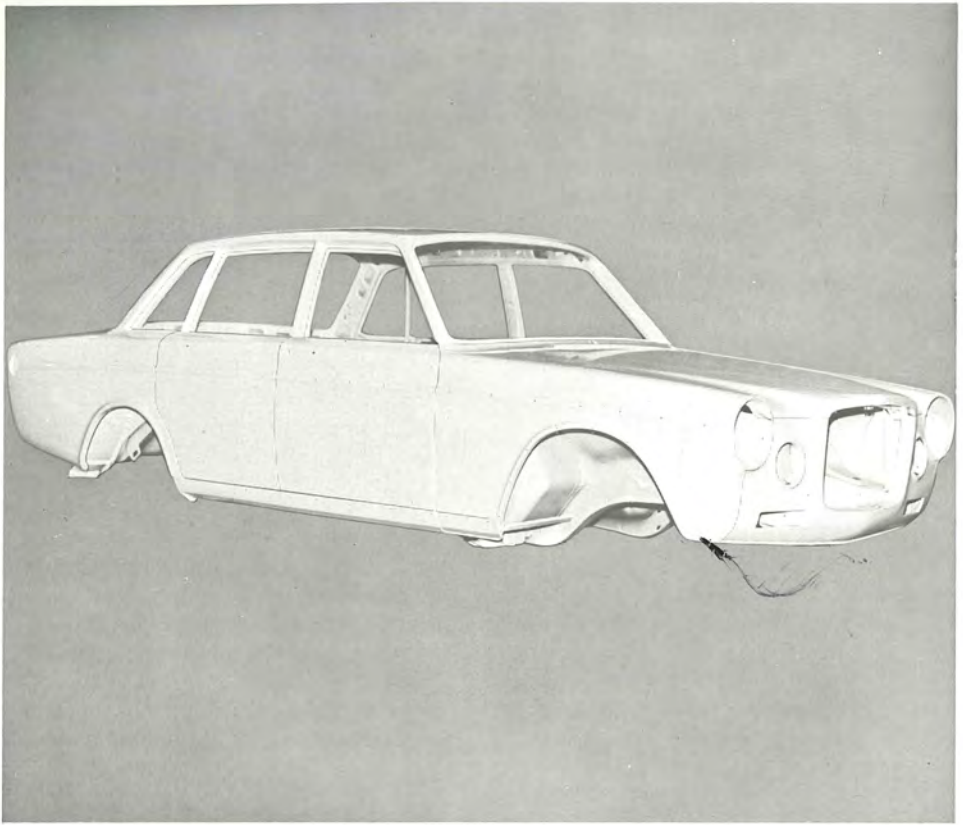
Överväxellådan har beteckningen M 410 och är även den en nykonstruktion. Funktionen har blivit mjukare och smidigare, framför allt urkopplingsmomentet. Överväxeln har ökad momentkapacitet och hydraulsystemet har omkonstruerats för att minska riskerna för störningar och föroreningar. Båda de manuella växellådorna har kort golvväxelspak "typ 1800 S" s k remote-control.

På automatlådan BW 35 införes delgasnedväxling. Detta ger, framför allt i hastighetsområdet 40–60 km/tim, en smidigare körning samt ökad dragkraft. För den som använder varianten för exempelvis husvagnsdragning, finns oljekylare som extra tillbehör.

I samband med introduktionen av Volvo 164 presenterar teknikerna även en ny bakaxelkonstruktion. Utväxlingsförhållandet i denna blir, med M 400-lådan och automatlådan 3,31:1 och med 410-lådan 3,73:1.

Bakaxeln har ett helt nytt hjullagersystem, där hjullagret består av ett koniskt rullager, som kan ta upp axialkrafter åt båda hållen. Den största kraften ligger i en kurva på ytterhjulet, och denna kraft upptages i lagret mellan rulle och yttering. Den mindre kraften från innerhjulet i kurvan upptages av lagrets inner- och ytteringsflänsar.

Volvo är första fabrikat i världen att uppvisa detta avancerade hjullagersystem.



FÖRSTÄRKT SÄKERHETSKAROSS

- Långa kraftiga främre sidobalkar
- Helsvetsad stålkaross
- Energiupptagande fram- och bakparti
- Stabila botten- och taksvällare

Eftersom Volvo 164 i flera avseenden bygger på 140-seriens vagnar, betyder det bl a att den har i stort sett samma kaross som dessa. Skillnaden ligger i första hand i den förstärkning av framvagnen som gjorts, och som är betingad av den nya och starkare motorn. I övrigt kan vi mycket väl citera vad vi någon gång tidigare sagt om karossen på Volvo 144:

"Vid konstruktionen av den här bilen har Volvo utvecklat sin traditionella säkerhetslinje med en stark, självbärande kaross".

Kraftiga slutna profiler och förstärkningar samt stabila botten- och taksvällare, bildar en vridstyv och säker stomme för bilen. I själva verket sitter passagerarna inbyggda i ett skal av starka balkar och "störtbågar", medan bilens främre och bakre partier fungerar som energiupptagare vid kraftiga stötar. Vid en frontalkollision eller vid påkörning bakifrån tillknycklas i första hand dessa delar av bilen, medan passagerarutrymmet bibehåller sin form. För att säkerställa karossens maximala styrka har den konstruerats med ett fåtal helpressade delar. De inre karosssidorna t ex är pressade i ett stycke. Denna metod ger större precision, ökad stabilitet och lägre vagnvikt.

Detta är en mycket komprimerad beskrivning av karossens konstruktion, och betecknande för Volvo-teknikernas säkerhetstänkande. För att få en mera detaljerad information om dess olika fördelar och egenskaper, vill vi rekommendera en repetition av karossinformationen över Volvo 144. Den ger utförligt besked om plåt, bearbetning, pressning, svetsning, montering etc – material, metoder och principer som tillsammans utgör grunden i Volvos säkerhetskaross.



VRIDSTYV KAROSSKONSTRUKTION

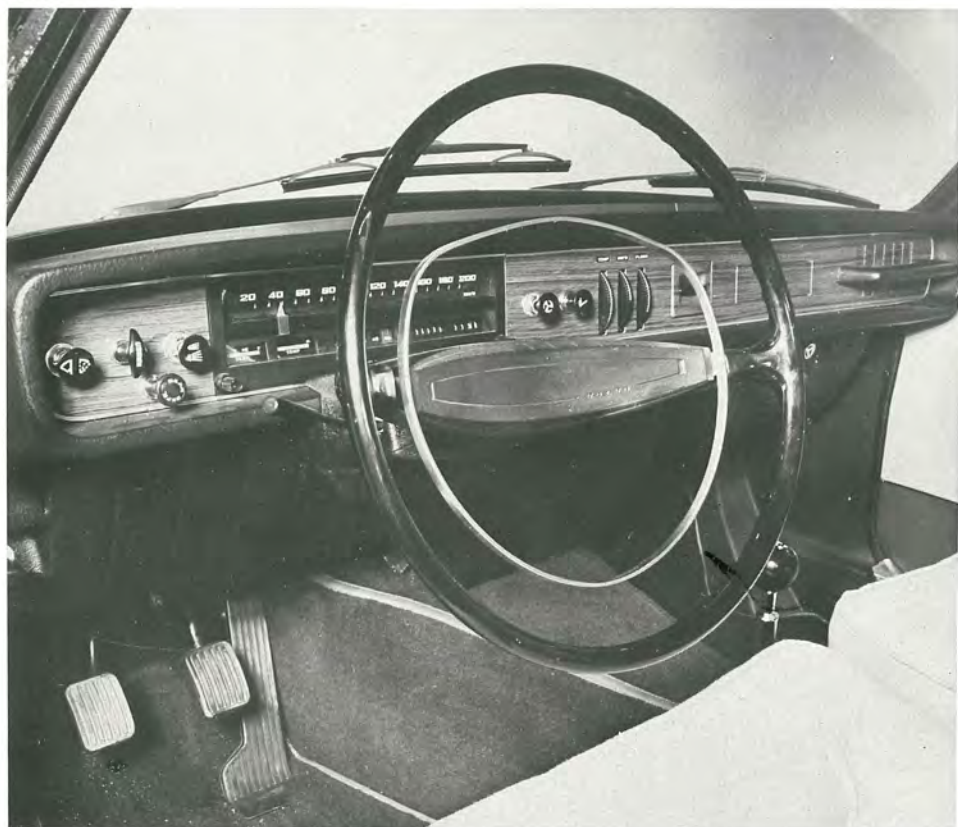
- Utomordentlig runtomsikt
- Dörrlås av säkerhetstyp
- Speciellt laminerad vindruta
- Kraftig, eluppvärmd bakruta

Men i karossens konstruktion ingår även vettiga principer för karossöppningar såsom dörrar, fönster och, i 164:ans fall, soltak på vissa varianter. Principen för karossöppningar över huvud taget måste vara; stora rejäla dörr- och fönsteröppningar som tillåter rymliga insteg och god runtomsikt — men som ändå inte på något sätt försvagar karossens bärande konstruktion. Det kan synas som en omöjlighet men likväl har Volvos konstruktörer, utan att kompromissa med säkerhetskravet, lyckats med detta.

Stora dörröppningar kräver kraftiga dörrar, med säkerhetslås som håller även vid onormala påfrestningar. Stora fönsteröppningar kräver (enligt Volvos säkerhetstänkande) rutor med förmåga att stå emot hårda smällar. Vindrutan, som är laminerad med ett speciellt tjockt och motståndskraftigt mellan-skikt, har en yta av cirka 8,300 cm².

Denna typ av ruta är betydligt dyrare än den härdade glasrutan, men har fördelen att förbli genomskinlig även efter t ex ett stenskott. Den största fördelen är dock att, om olyckan är framme, rutan verkar dämpande vid en eventuell hård kontakt med förare eller passagerare. Laminerad vindruta är obligatorisk i USA.

Bakrutan uppvärms på elektrisk väg genom horisontella metalltrådar, som är fastsatta i glaset på rutans insida. Härigenom förhindras is- och imbildning på bakrutan. Full effekt är 150 W. Rutan är delad i två fält, vilket medför att uppvärmningen kan ske stegvis.



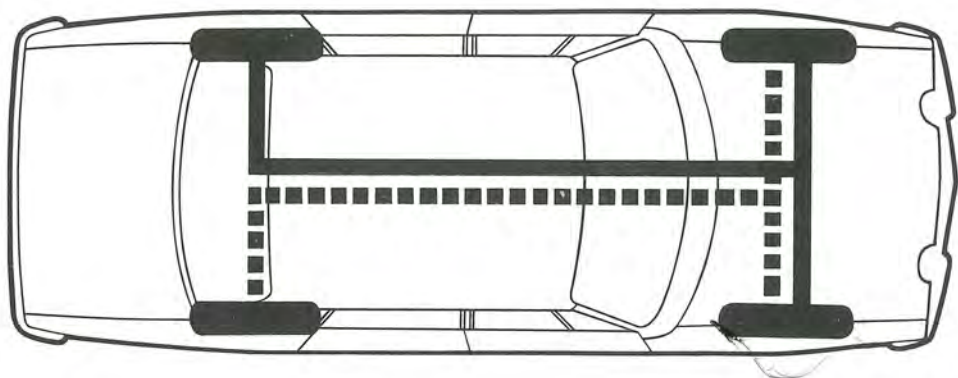
STYREGENSKAPER OCH VÄGHÅLLNING

- Snabb, lätt och exakt styrning
- Välavvägd krängningsfördelning
- Vidareutvecklad teknik
- Servostyrning på en av modellerna

Med utgångspunkt från Volvos huvudkrav för en perfekt kombination av styregenskaper och väghållning; "styrningen skall vara exakt, gå snabbt och lätt och dessutom vara stöt- och vibrationsfri" — har konstruktörerna, när det gäller Volvo 164, fått fram en förnämlig styrinrättning.

Perfekt styrning och goda vägegenskaper är en kombination av en mängd olika faktorer, och bilkonstruktören får sannerligen ingenting av detta gratis. Volvo har gått den säkra vägen, att med hjälp av teknikens senaste rön, vidareutveckla vad som redan med framgång har etablerats. Det betyder att bakom Volvo-vagnarnas goda styr- och vägegenskaper ligger massor av både teoretiskt arbete och en intensiv praktisk forskning. (En utförlig information om detta finns i bläddermappssatsen nr 4 om Volvo 144).

Men hur bra en styrinrättning än är, och hur låtsamt — Volvo 164 har t ex 4,8 rattvarv mellan fulla framhjulslutslag — styr- och vägegenskaper än samverkar, så finns det kunder som vill gå ett steg längre och för deras räkning har servostyrning tagits fram på en av serievarianterna. Styrinrättningen har då det hydrauliska servoaggregatet sammanbyggt med styrsnäcken. Servoeffekten är så avvägd att vägkänslan ej går förlorad. En avlastningsmekanism reducerar trycket i servocylindern och förhindrar att pumpen överbelastas.



BROMSSYSTEM I VÄRLDSKLASS

- Konventionella bromssystem
- Dagens tvåkretssystem
- Volvos unika tvåkretssystem
- Servoförstärkning och bromsventiler

Vägrafikförordningen föreskriver att en bil skall vara försedd med, två av varandra oberoende bromssystem. Det finns därför dels ett färd- eller fotbromssystem, som verkar på alla fyra hjulen, dels ett parkerings- eller handbromssystem, som oftast verkar endast på bakhjulen.

Dagens personvagnskonstruktörer har till stor del tagit ytterligare ett steg framåt i utvecklingen genom att införa sk delade bromssystem. De tvåkrets-system som finns idag är i huvudsak av två typer: antingen "axeldelat" system med en separat krets för framhjulen och en för bakhjulen – eller "diagonal-systemet" med en krets för höger framhjul/vänster bakhjul och en krets för vänster framhjul/höger bakhjul.

Volvo förde utvecklingen ett rejält steg framåt när man 1966 på Volvo 144 introducerade ett av de mest avancerade bromssystemen i världen. Detta bromssystem finns fr o m årsmodell 1969 på samtliga Volvos personvagnar, självklart även på Volvo 164, och det fungerar så att varje bromskrets inrangerar båda framhjulen och ett bakhjul. Skulle av någon anledning en av kretsarna råka ur funktion, finns likväl bromsverkan kvar på båda framhjulen och ett bakhjul. Denna kvarstående bromsverkan motsvarar minst 80% av den totala bromseffekten. På instrumentbrädan finns en varningslampa som visar om någon krets skulle vara satt ur funktion. Bromssystemet är försett med vakuumservo bromsförstärkare för hög bromseffekt vid låg pedalkraft, och med skivbromsar på alla fyra hjulen i 140-seriens vagnar och på Volvo 164. Vidare så är var och en av de två bromskretsarna försedd med en bromsventil till respektive bakhjul. Ventilen fördelar bromseffekten mellan framhjul och bakhjul så, att bakhjulen förhindras låsa sig före framhjulen vid en eventuell panikbromsning.



SÄKER, SOBER OCH TEKNISK

- **Avancerad säkerhet**
- **Accentuerad komfort**
- **Funktionell teknik**
- **Perfekt kombination**

Volvo 164 har, liksom de äldre "syskonen" i 140-serien, en mycket avancerad interiördesign. Komforten är utan tvekan än mer accentuerad, och kan med rätta betecknas som luxuös. De verkligt stora fördelarna hos Volvo 164 kan sammanfattas enligt följande:

1. Ett av marknadens absolut förnämsta bromssystem.
2. Ett överlägset värme- och friskluftsystem.
3. Innerutrymmen i absolut internationell toppklass.
4. Sober, elegant interiör med luxuös komfort.
5. Styrning och vägegenskaper i perfekt kombination.
6. Volvos konstruktion garanterar överträffad säkerhet.

Huvuddata för Volvo 164 i sammandrag:

Längd	470 cm
Bredd	173 cm
Höjd	144 cm
Hjulbas	270 cm
Spårvidd	135 cm
Markfrigång	18 cm
Vänddiameter	9,6 m
Tjänstevikt	1360 kg
Avstånd pedaler-baksätetrygg	183 cm
Takhöjd fram	95 cm
Takhöjd bak	89 cm
Bredd höfthöjd fram	143 cm
Bredd höfthöjd bak	143 cm

Motoreffekt:	145 hk SAE vid 5500 varv/min
Max. vridmoment:	22,5 kpm SAE vid 3000 varv/min
Cylindervolym:	2978 cc
Kompressionsförh:	9,2:1

Acceleration:

0- 80 km/tim =	7,5 sekunder
0-100 km/tim =	11,5 sekunder
0-120 km/tim =	17,5 sekunder
Toppfart =	180 km/tim



VOLVO 164 I KONCENTRAT

- Bygger på 140-serien
- Samma pålitliga element
- Köparen är bilmedveten
- Ge vederhäftig information

Som vi inledningsvis nämnde så har nya Volvo 164 de flesta grundkomponenterna gemensamma med 140-seriens populära vagnar.

Alla de stora konstruktions- och säkerhetsmässiga principer som tillämpats på dessa vagnar utgör även grundvalen för 164:an, vilket bör vara en garanti så god som någon för denna modells kvalitativa, säkerhetsmässiga och framför allt försäljningsmässiga framtid. Volvo 164 har samma säkra karosskonstruktion, samma unika bromssystem och styrning, hjulupphängning, stolar och säten. Den har samma principer när det gäller dörrar med säkerhetslås, inredningsdetaljer, laminerade vindrutor, instrumentering, el-detaljer etc. Detta betyder att mycket av det som vi i koncentrerad form här berört, finns i mera detaljerade beskrivningar i tidigare utgiven produktinformation över Volvo 144.

Bilköparen i gemen tenderar att bli alltmer kvalitets- och säkerhetsmedveten, och hans sinne för teknik blir allt mer utpräglat. En bil från idag går ej att jämföra med en bil från igår. Teknik, säkerhet och olika konstruktionsmetoder går fram med stormsteg när det gäller att bygga bilar. Det gäller då att "hänga med" när dessa produkter skall demonstreras för den bilintresserade allmänheten.

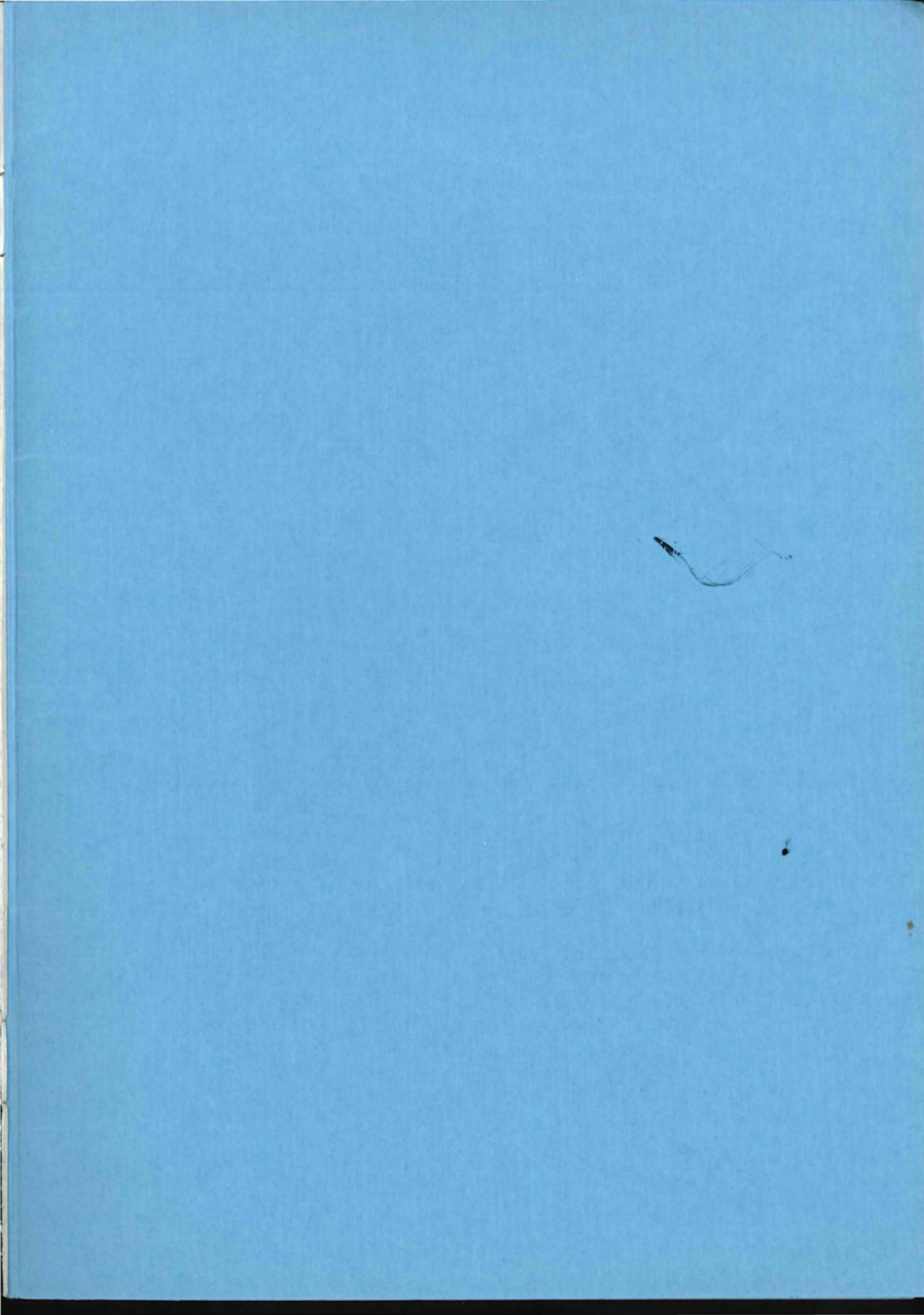
Förutsättningarna för Dig som säljare att ge en vederhäftig och detaljerad information om Volvos personvagnar torde vara relativt goda — vi har givit ut, ger ut, och kommer att ge ut noggrann information om våra produkter. Tag för vana att friska upp minnet någon gång då och då genom en repetition av någon enhet i produktinformationsserien. Varje gång lär Du Dig säkert något nytt som kan bli av värde nästa gång Du möter en kund.

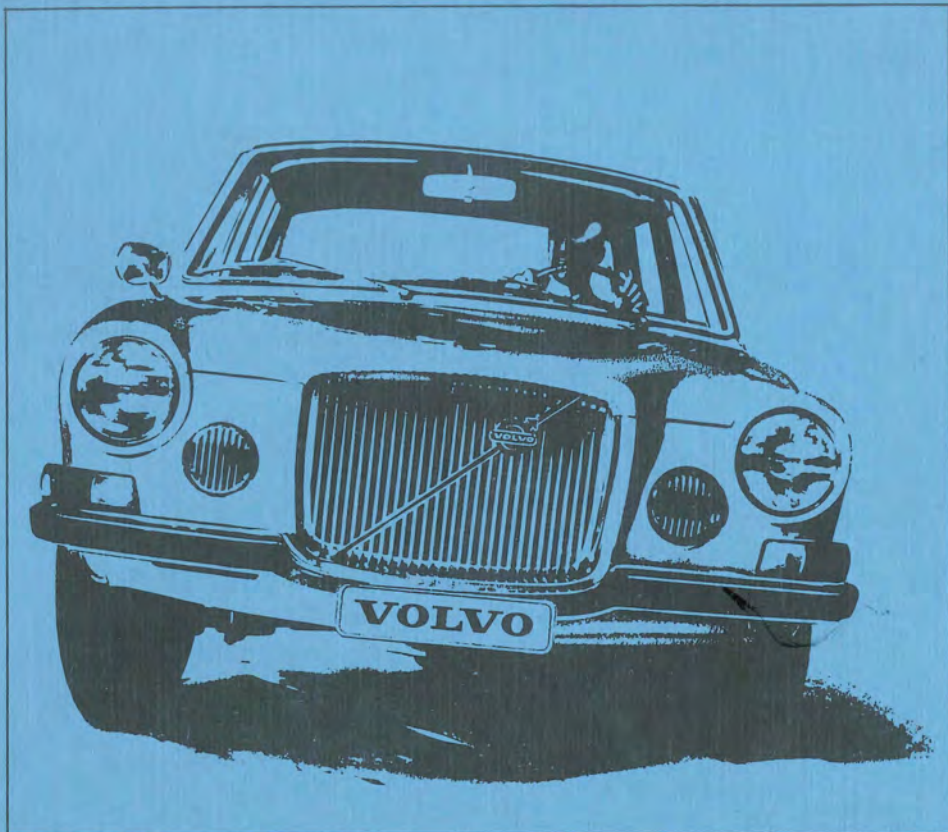
Avslutningsvis skall vi passa på tillfället att repetera några detaljer som vi tidigare påpekat. Detaljer som är nog så viktiga såväl för Ditt företag som för kunden.

Tag för vana att informera bilköparen om Volvos politik när det gäller reservdelar och tillbehör. Gör honom ordentligt införstådd med tillbehörsortimentet och vilka fördelaktiga köp han kan göra ur det. Det är till fördel för honom, bilen och hans familj. Visa honom var reservdels- och tillbehörsavdelningen finns och presentera honom gärna för den som har ansvaret för respektive avdelning.

Kom ihåg det värdefulla Volvo-argumentet "mycket väl utbyggd serviceorganisation" genom att berätta var det finns verkstäder, både inom och utom landet. Lämpar det sig så kan Du informera honom om att verkstadshandböcker finns att köpa för allmänheten, att reservdelspriserna är låga, att mekanikerna är tekniskt välutbildade, samt att god åtkomlighet förbilligar nödvändiga arbeten.

Med andra ord, låt kunden förstå storleken av den organisation som ligger bakom – vad man har rätt att fordra, och vad man verkligen får om man väljer en Volvo.





Byggd och testad för hård körning...

"Drive it like you hate it and stop by loving it" ("Kör den som om du hatade den och du kommer att älska den") är ett av de omdömen, som hjälpt till att göra den svenska Volvo-bilen känd och populär i bilensens förlovade hemland USA.

Nu är det naturligtvis så, att det inte är nödvändigt att köra en Volvo, som om Ni hatade den.

Men det gar!

Den är konstruerad, byggd och testad för det. Varför?

För att åstadkomma maximala marginaler ifråga om styrka och säkerhet. Men detta betyder inte att Volvo bygger den oförstörbara eller outslitliga bilen. Det är bara det,

att dessa marginaler ger bilen en ovanligt stor motståndskraft mot påfrestningar och skänker den en livslängd, som ligger långt över genomsnittet för dagens personbilar.

Bakom Volvobilens egenskaper, liksom bakom varje annan svensk kvalitetsprodukt, står avancerad ingenjörskonst och yrkesskicklighet med förankring i mångsekeltradition. Hos Volvo förenades de från början under den självklara nödvändigheten att bygga bilar för i första hand nordiskt klimat och svenska grusvägar.

Det är ur svensk kvalitetstradition, som den nya Volvo-bilen i likhet med sina föregångare i grunden hämtar sin must och färg.